loco revue

11/78

mensuel n° 399 - Novembre 1978 / 42e année / Prix 10 F

399

lr

loco revue

pour les modélistes
et amateurs de chemins de fer

SOMMAIRE 11 78

c.f. réels	626	les locomotives 150 "Decapod" des c.f. français (2e partie)
informations	633	le programme du MOROP 79
réseau HO	634	le réseau de Villeneuve et ses extensions
modélisme	639	pour des normes de roulement fines
électricité/électronique	643	à Kerfany-les-Pins, un chemin de fer exceptionnel (2e partie : dispositif pour vitesse imposée et combinateur correspondant)
construction	647	le TGV 23000 en HO (2e partie)
modélisme à toute vapeur	650	une 040.TA au 1/20 (chapitre 18)
test	640	les locomotives autrichiennes "crocodile" et le modèle à l'échelle HO proposé par Roco (2e partie)
	652	les voitures allégées des CFF de Liliput, en HO
	654	la voiture type VU 75 de CEMP, en HO
model shopping	658	Bemo, Europolitrains, Faller, France-Trains, Herpa, Jouef, Kibri, Roco, Télétrain
divers		la presse étrangère, à travers les clubs, nouvelles brèves, des livres et des revues. petites annonces

COUVERTURE : La scierie : embranchement particulier (EP) sur le réseau du club de Villemomble dont la présentation sera faite dans LR Nº 400.

Cliché Bonnafous

Fondateur : Jean-Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean-Lucien FOURNEREAU

Avec la collaboration de :
Pierre CHENEVEZ, Xavier JACQUET, Clive LAMMING, Jehan-Hubert LAVIE, Marcel LE GUAY, René LE GUELLEC, Francis MARX.

ADMINISTRATION - REDACTION
PUBLICITE - VENTE :
Au siège de la revue, à l'adresse ci-dessous ***Tél. (97) 24.01.65.***

Loco-Revue, parution mensuelle, sauf août.
En vente dans les magasins spécialisés, les librairies, les bibliothèques de gare et les aérogares.
Prix du numéro (sauf numéros spéciaux mars, juillet-août et décembre) :

Le numéro : France : 10,- F

L'abonnement : France 95,- F

L'échéance d'abonnement est indiquée en haut à droite du cliché d'adresse.
C.C.P. 2081.39 Paris et 000-0600032-87 Bruxelles.
Référence bancaire : BNP Auray.

Tous droits de reproduction réservés.

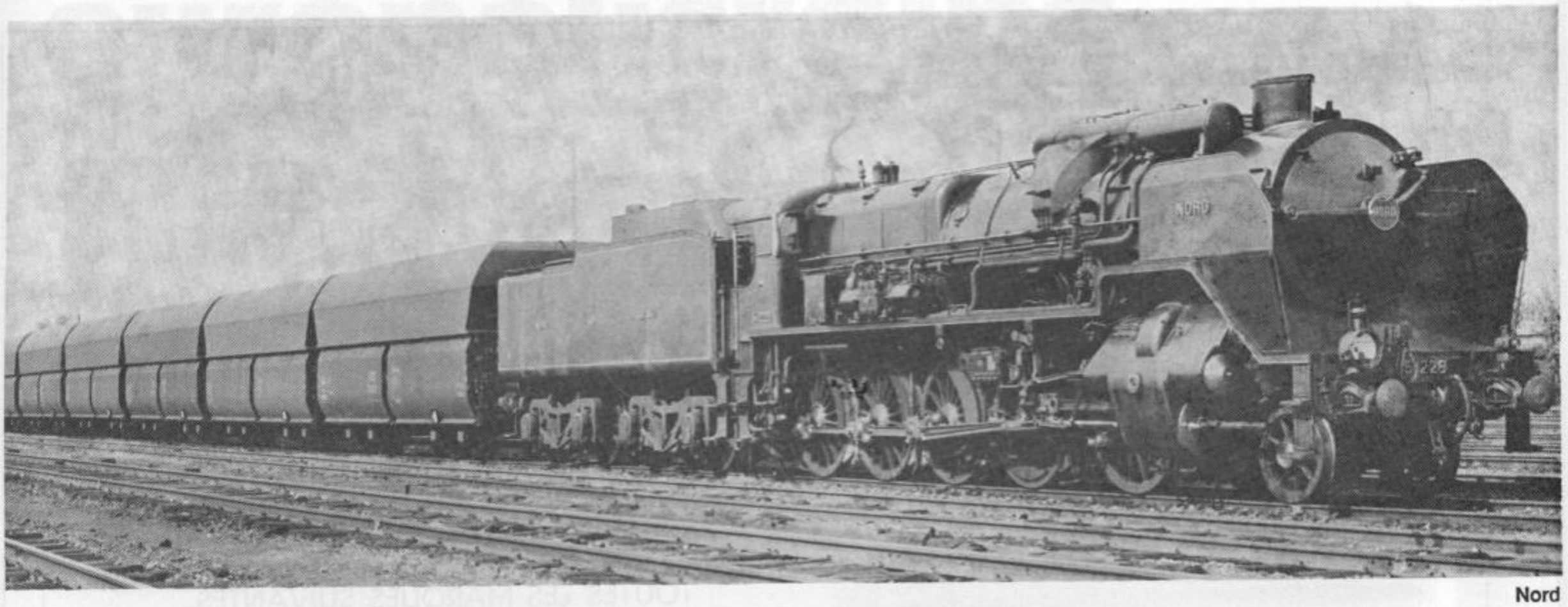
Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les articles signés reflètent l'opinion de leurs auteurs et ne sont pas obligatoirement une prise de position de la rédaction.

Les insertions publicitaires n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. le journal conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite, sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Pour la Suisse : HORNSTEIN - Gotthelfstr. 7, C.P. 169, CH-4054 Bâle

éditions loco revue bp 9 le sablen 56400 auray



Nord

Locomotive Nord 5.1228, future [2] 150. B - 28 de la SNCF, tractant un train de charbon.

Les Locomotives à vapeur DECAPOD (150) des chemins de fer français

2e partie

(voir également n° 398)

j. gillot †

Le réseau du Nord a fait construire, de 1933 à 1935, une série de 30 machines Décapod, numérotées 5.1201 à 5.1230. Ces machines dérivaient directement des Pacific 3.1251 à 3.1290 du même réseau, auxquelles elles ont notamment emprunté la chaudière, timbrée toutefois à 18 bars au lieu de 17. Toutes munies de réchauffeurs ACFI et d'écrans pare-fumées, elles ont dépassé la vitesse de 120 km/h aux essais, malgré leurs roues de 1,55 m, mais grâce à leurs circuits de vapeur très bien étudiés. Elles furent toutes munies, par la suite, de stoker. Excellentes locomotives, dignes de la tradition Nord, elles étaient aptes aussi bien aux marchandises qu'aux express lourds.

La dernière — 150 B 12 — fut réformée en 1962.

Devant les excellents résultats obtenus par les 5 1200 Nord, la SNCF poursuivit la construction de cette série de machines, de 1939 à 1949, mais munies d'un foyer en acier soudé, d'un siphon Nicholson et d'un stoker (sauf une vingtaine d'entre elles).

Numérotées 150 P 1 à 112 (les machines sans stoker ayant leurs numéros compris entre 16 et 50), elles ont été affectées à la région Nord, puis 45 machines furent mutées à l'Est à partir de 1959 (Chalindrey, Chaumont).

Comme les 150 B, elles ont assuré, avec entière satisfaction les services les plus divers.

La dernière — 150 P 86 — fut réformée au dépôt de Chaumont le 7 mars 1968.

Particularité à signaler, le groupe cylindres (2 HP extérieurs et 2 BP intérieurs, alignés) en acier moulé, est venu de fonderie d'un seul bloc, avec la partie avant des longerons.

Locomotives d'origine allemande

De 1871 à 1918, les chemins de fer d'Alsace-Lorraine, sous contrôle allemand, ont reçu un certain nombre de locomotives d'origine prussienne, en particulier.

D'autre part, au titre de l'Armistice 1918, la Compagnie de l'Est a reçu des Décapod, dont certaines existaient déjà à l'AL ; il y eut des regroupements avant 1938, et, bien entendu, un numérotage commun à la SNCF. Le tableau ci-après fait le point de ces attributions.

ORIGINES	ATTRIBUTIONS	SNCF
Allem. G 12 n° 5554	Est (Arm. 18). Se XIII n° 5015	150 A 15
Prusse **G 12**	AL (Affectation) nos 5551 à 5562 Est (Arm. 18) Se XIII nos 5101 à 5105 Mutuées AL avant 1938 → 5546 à 5550	150 B 546 à 562
Prusse G 12¹	AL (affectation) nos 5563 à 5680 Est (Arm. 18) Se XIII nos 5151 à 5159 Mutées AL avant 1938 → 5681 à 5689	150 C 563 à 689
Saxe XIIIʰ	Est (Arm. 18) Se XIII nos 5201 à 5206	150 D 201 à 206

A noter que, seul, l'Est reçut des Décapod à l'Armistice 1918.

Toutes les machines Armistice 1918 avaient des points communs : elles étaient récentes (fabriquées de 1915 à 1917) ; elles fonctionnaient en simple expansion, 3 cylindres et surchauffe, avec des roues de 1,40 m (1,25 m pour la 5015). Le prototype était la G 12[1] prussienne, produite à 1 700 exemplaires environ. Le distributeur médian était entraîné par des renvois des distributeurs extérieurs selon le système repris sur les 150 E Est. Les manivelles motrices étaient calées à 120°, ce qui donnait 6 coups d'échappement par tour de roue, contre 4 coups pour les machines classiques.

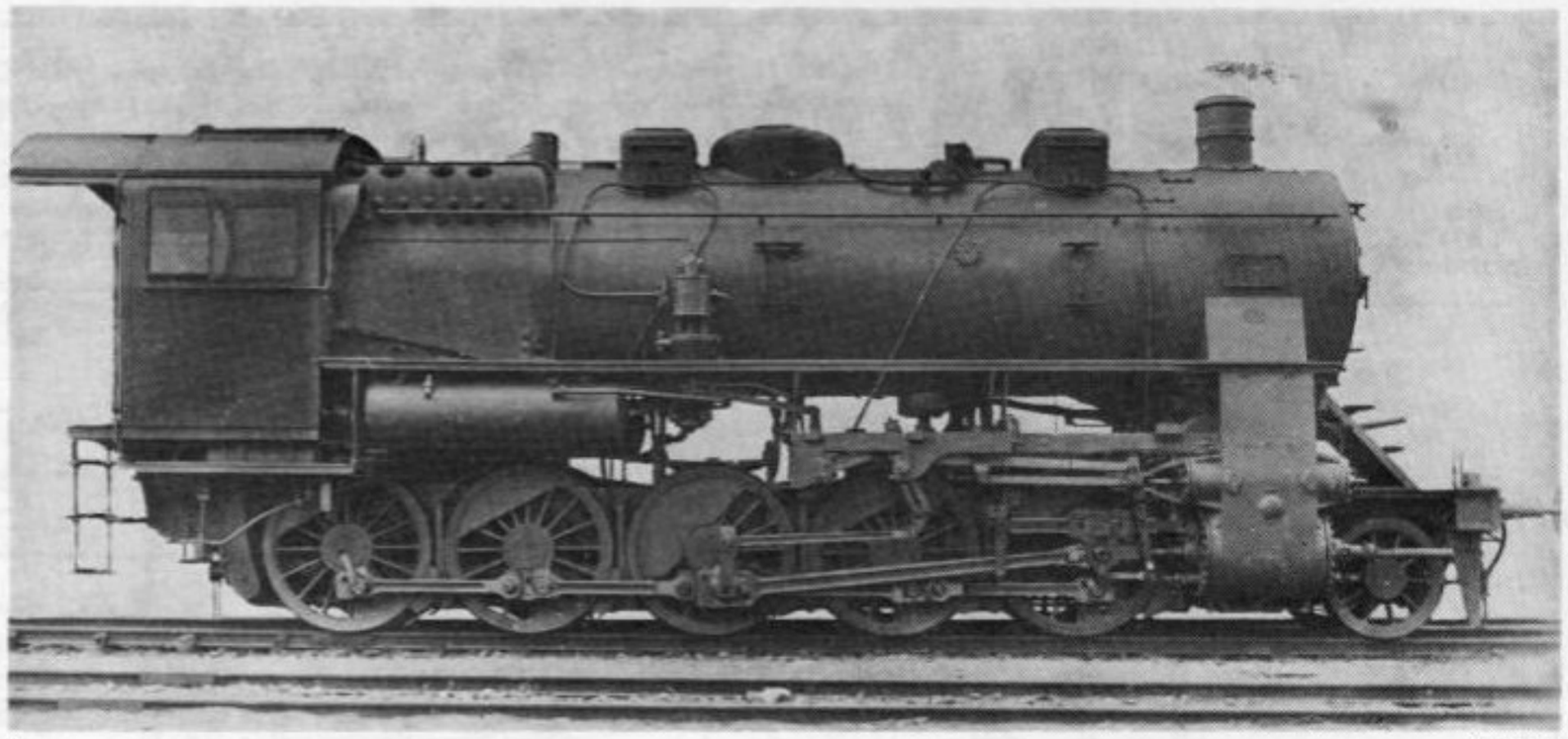
Ces 151 locomotives furent regroupées sur l'AL, sauf la 5015, devenue 150 A 15, d'ailleurs tôt disparue, et les Saxonnes XIII[h] 5201 à 5206, qui, n'existant pas déjà sur l'AL, restèrent à l'Est où elles servirent de prototypes pour les 150 001 à 195. Toutes ces machines assurèrent un service très satisfaisant, en tête des lourds trains de marchandises, particulièrement dans le bassin lorrain, où, avant leur arrivée, on manquait de locomotives puissantes.

Sauf la 150 A 15, elles subsistèrent jusqu'en 1962.

Pendant la guerre de 1939 à 1945, les Allemands firent construire de nombreuses locomotives dans les pays occupés, pour soulager leur industrie accaparée par l'effort de guerre. En même temps, la DR créait un certain nombre de types de machines dites de guerre (KDL), de construction simplifiée et économiques (en particulier : absence de métaux non ferreux, bielles matricées, constructions soudées...), destinées en particulier à assurer le transport et le ravitaillement des armées dans tous les pays occupés.

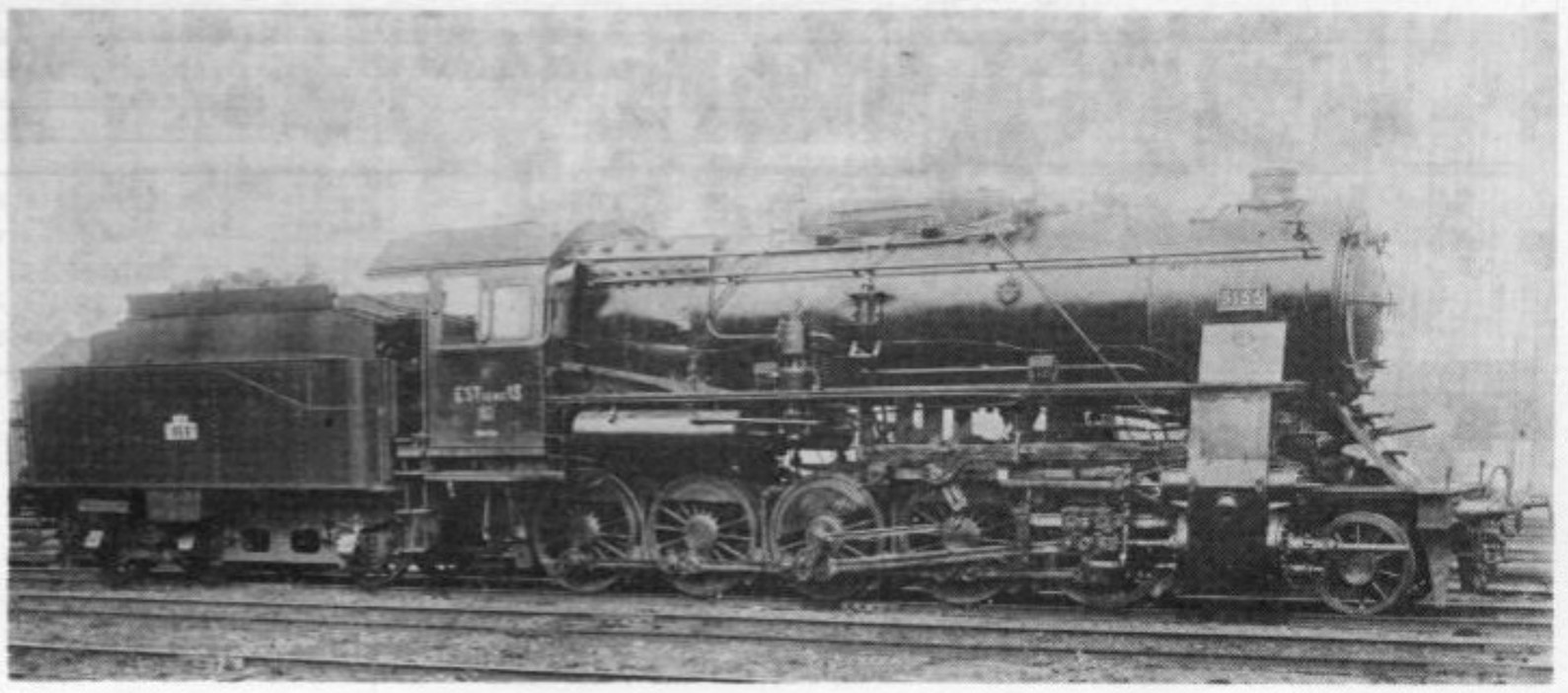
Pour ce qui concerne les machines du type Décapod, outre la continuation de la série 44, machine déjà ancienne (1926) mais néanmoins lourde (110 t en charge) et très puissante avec ses 3 cylindres en simple expansion, mais à distributions indépendantes, ou de la série 50, de 1938, à 2 cylindres, pour une masse en charge de 87 t seulement, destinée aux lignes faiblement armées, la DR créa en 1942 le type « KDL1 » dérivé de la série 50 : la série 52, qui, avec 7 559 locomotives fabriquées de 1942 à 1945 chez 15 constructeurs européens constitue la plus importante série de locomotives jamais construites. La série 44 comporta environ 2 000 engins et la série 50 3 159, soit un total de 12 718 locomotives pour ces 3 séries seulement.

Bien entendu, chaque pays libéré « récupérait » les machines abandonnées par les Allemands. C'est ainsi que 14 Etats européens possédèrent des locomotives série 52 DR...



1 fleury

1 Locomotive A.-L. n° 5680, future 1 - 150. C - 680 de la SNCF, à simple expansion, 3 cylindres et surchauffe.

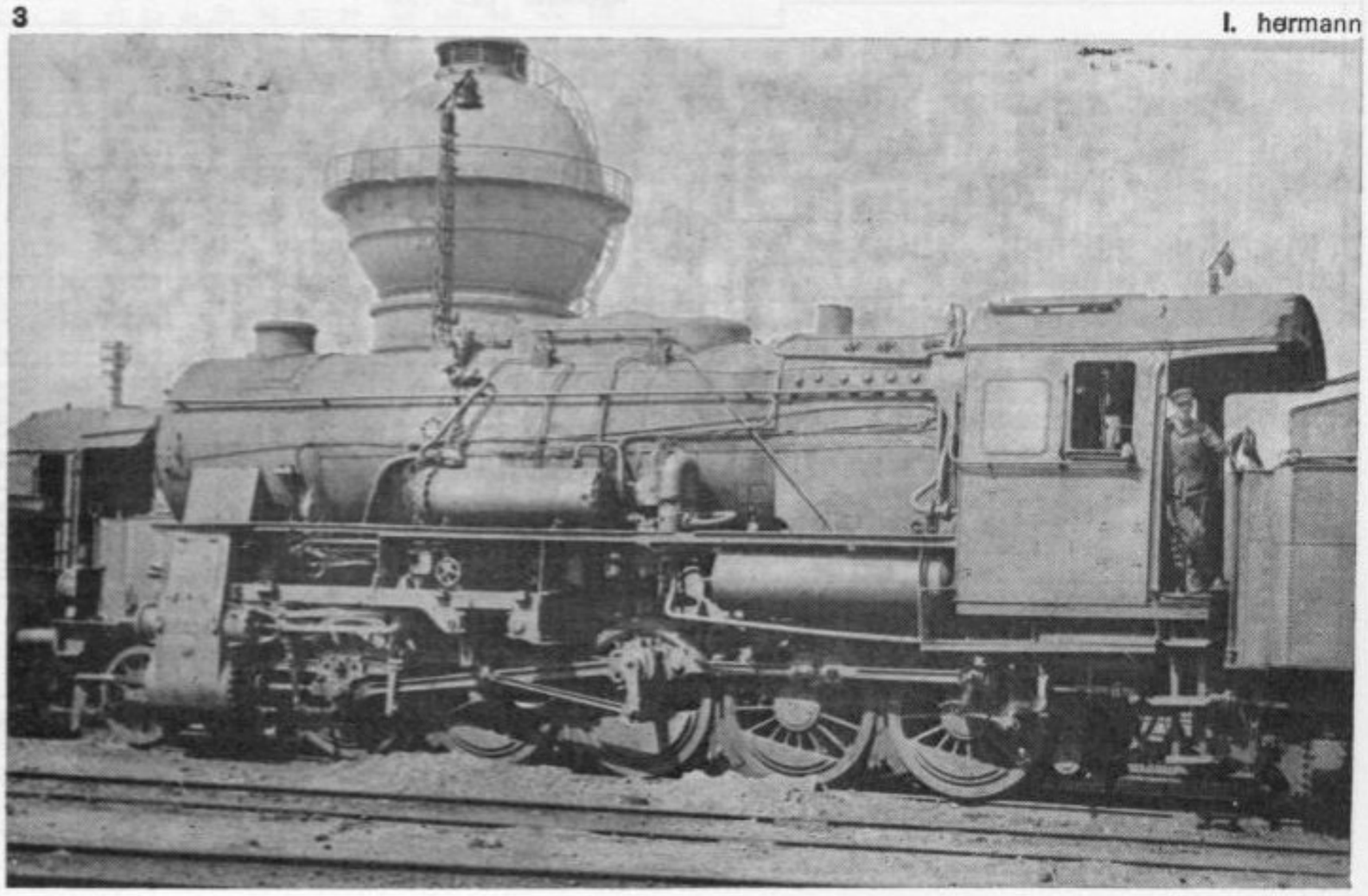


2 document j. gillot

2 Locomotive Est série 13 n° 5155, future 1 - 150. C - 685, d'origine prussienne. Remarquer les différences de superstructure avec la 1 - 150.C - 680 d'origine A.-L.

3 Locomotive 1 - 150. C - 570 au dépôt de Mulhouse, en juillet 47.

3 **I. hermann**



LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

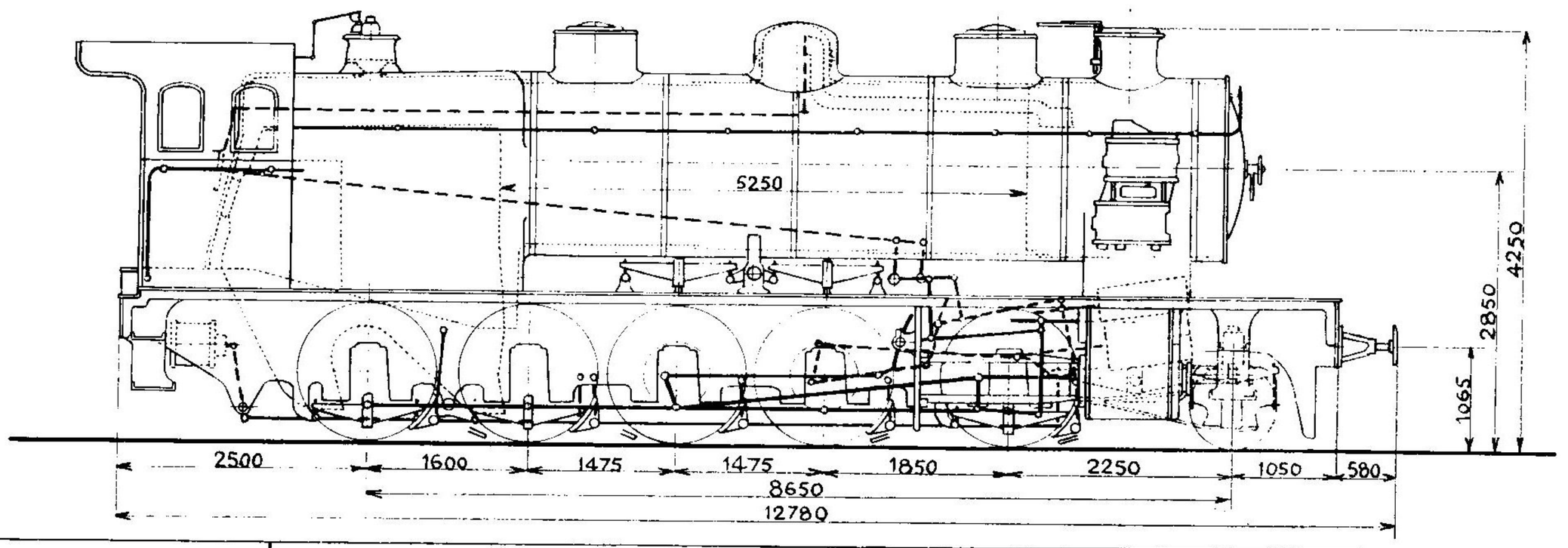
Compound. 4 cyl. Surchauffe

CONSTRUCTION :

6001 à 6030 : SACM 1909/10
6031 à 6050 : Fives Lille 1912
6051 à 6070 : Ste Franco Belge 1912/13

Origine : Réseau d'Orléans (P.O.) . Numéros 6001 à 6070
Etudiées conjointement avec les Pacific 3500 et 4500
Modifications : Adjonction de compresseurs d'air bicompound W.
Echappement d'origine remplacé par des tréfles ou des Kylchap (15)
Adjonction de réchauffeurs d'eau ACFI (1 à 6, 31 à 35), Dabeg (41 à 50) ou Worthington (7 à 10, 36 à 40)
Toutes en service en 1938. Retirées pour 1957 sauf 150 A 54 en US jusqu'en 1967
6030 transformée en 160 A 1 en 1940. 150 A 65 conservée musée.

4.150-A
1 à 70



Surface de grille : 3,86 m²
Surface de chauffe : 204,2 m²
Surface de surchauffe : 55,4 m²
24 éléments.
Timbre : 16 bars

Diamètres des roues : 0,86 m. 1,40 m.
Cylindres { HP (intérieurs) Φ : 0,46 m. L : 0,66 m.
BP (extérieurs) Φ : 0,62 m. L : 0,65 m.
Masse : { Vide : 76,9 à 77,6 T. En charge : 85,2 à 86 T.
d'adhérence : 76,9 à 78,4 T.

Effort de traction à [illegible] : 28,1 T - Vitesse maxi 65 km/h.
Distributions : Walschaerts Distributeurs cylindriques.
Tenders : 6001 à 6030 de 32 m³ à 2 essieux (12 B 501 à 30) puis 20 B ou C (501 à 530, 601 à 630 provenant des 3500 transformées.
6031 à 6070 20 B [illegible] 151 à 170 (3 [illegible])

dessins de J. Gillot

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

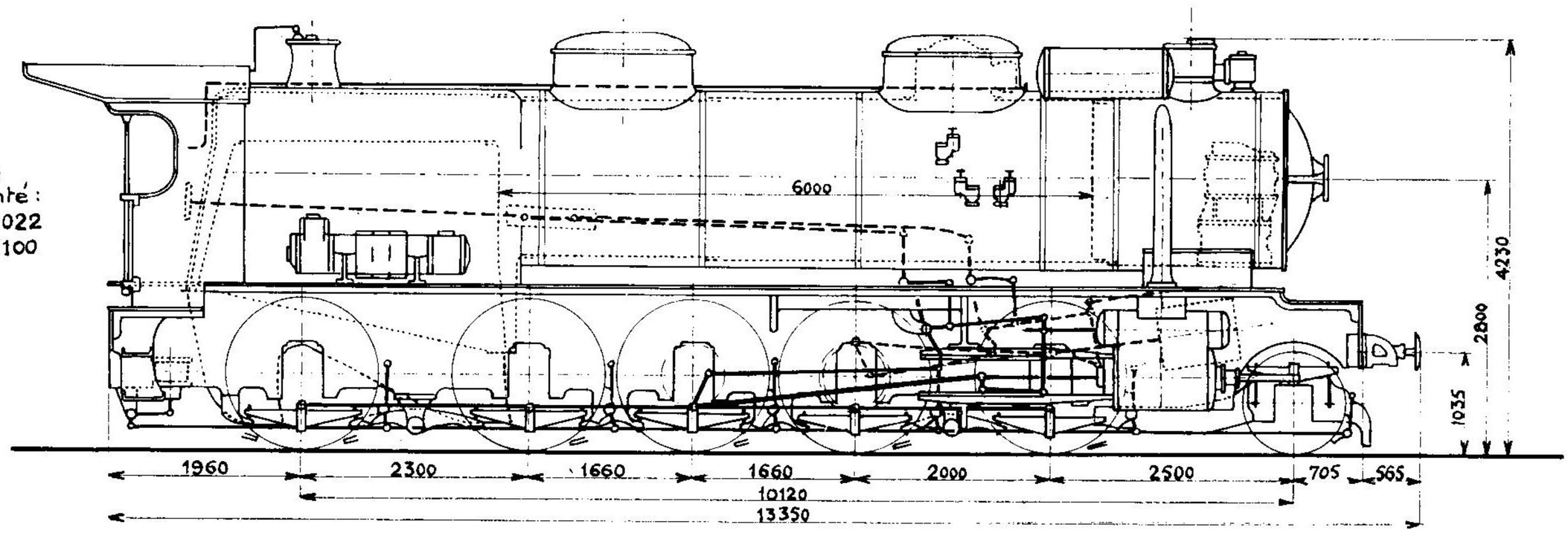
Compound. 4 cylindres. Surchauffe

CONSTRUCTION
Ateliers de la Compagnie Hellemes.
SFCM . SACM
1912 à 1929

Origine : Chemins de fer du NORD
Numéros 5001 à 5022 . 5031 à 5120
Analogues aux 140 A (4061 à 4340), mais à 5 essieux (type Décapod)
D'origine, la 5002 était à simple expansion 4 cyl. Transformée en compound
Adjonctions : Compresseur bicompound. Réchauffeurs d'eau ACFI, ou Dabeg (5073) ou Worthington (5079) ou injecteur Metcalfe (5051).
34 locomotives transformées en 150 C de 1942 à 1951.
Réformées pour 1950

2.150 - A
1 à 112

Modèle représenté :
5001 à 5022
5051 à 5100



Surface de grille : 3,22 m²
Surface de chauffe : 241,2 et 226,5 m²
Surchauffe { soit 24 éléments Schmidt : 62,4 m²
soit éléments dans petits tubes : 85,55 m²
Timbre : 17 bars

Diamètres des roues : 1,04 m. 1,55 m.
Diamètres des cylindres : HP (ext) 0,49 m. BP 0,68 m.
Courses des pistons : HP : 0,64 m. BP : 0,70 m.
Masses. Vide : 91 à 92,3 T. En charge : 100 à 101,3 T.
d'adhérence : 89 à 91,8 T Vitesse 90 km/h.

Puissance indiquée : 2190 à 2400 CV. Effort : Cpd : 25 T. SE : 35 T.
Distributions Walschaerts. Distributeurs HP cylindriques. BP plans
Foyer Belpaire. Echappement Nord. Conduite à gauche.
Bissel type Nord, comme sur 140 A
Tenders : 17 A, puis 22 A, 24 A, 37 A

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Compound. 4 cylindres. Surchauffe

CONSTRUCTION

Ateliers de la Compagnie (150 B) 1933-1935
Blanc Misseron. SACM. ANF. ADN (150 P)
1939 : 1947

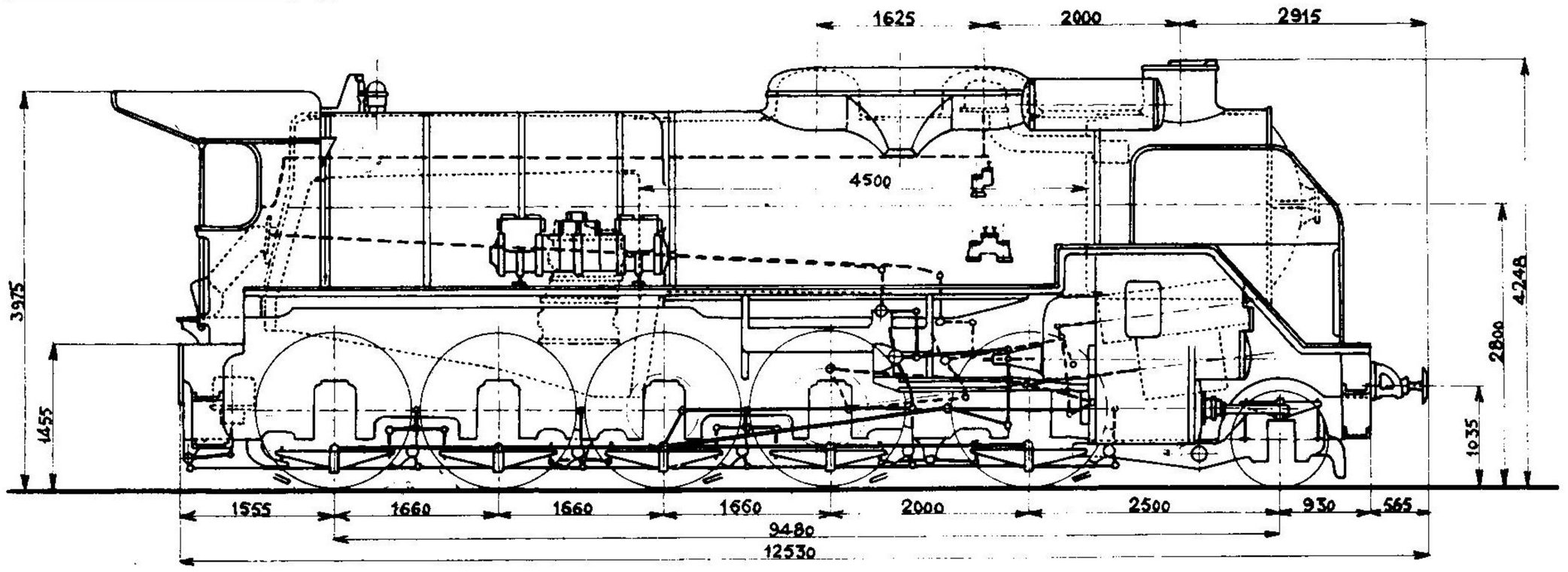
Origine : Chemin de fer du NORD

Numéros 5.1201 à 5.1230, puis 150 B 1 à 30 en 1938
Foyer en cuivre. Chauffe manuelle. Adjonction d'un stoker par la suite
Continuation de la série numérotée 150 P, après 1938 (foyer acier. stoker de construction)(1). 45 locomotives mutées à SNCF-EST en 1959
Réforme : 150 B : 1962. 150 P : 1967 (au Nord). 150 P 13 conservée.

(1) Saut 150 P entre 16 et 50

2.150 - B et P

1 à 30 et 1 à 115



Surface de grille : 3,5 m²
Surface de chauffe : 193,6 m²
Surface de surchauffe : 61 m²
32 éléments Schmidt
Timbre : 18 bars

Diamètres des roues : 0,95 m - 1,55 m.
Diamètres des cylindres : HP (ext.) 0,49 m. BP (int.) 0,68 m
Courses des pistons : HP : 0,64 m. BP : 0,70 m
Masses. Vide : 97 T. En charge : 105 T. d'adhérence : 90 T.
Vitesse en service : 105 km/h

Puissance ind. : 2260 cv. Effort maxi. Cpd : 27 T. S Exp. : 35 T.
Foyer Belpaire. Siphon Nicholson. Echappement Lemaitre
Alimentation : 2 Thermix et un ensemble ACFI
Distributeurs cylindriques. Larges sections des conduites
Tenders : 32 P. 34 P. 38 P. 36 P. 36 Q

dessins de J. Gillot

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Compound. 4 cylindres. Surchauffe

TRANSFORMATION

de 1942 à 1951 de 34 locomotives
2.150 A - 16 par les Ateliers de la Cie
18 par la SACM
Numéros conservés

Origine : Chemins de fer du NORD. ex 150 A 1 à 112

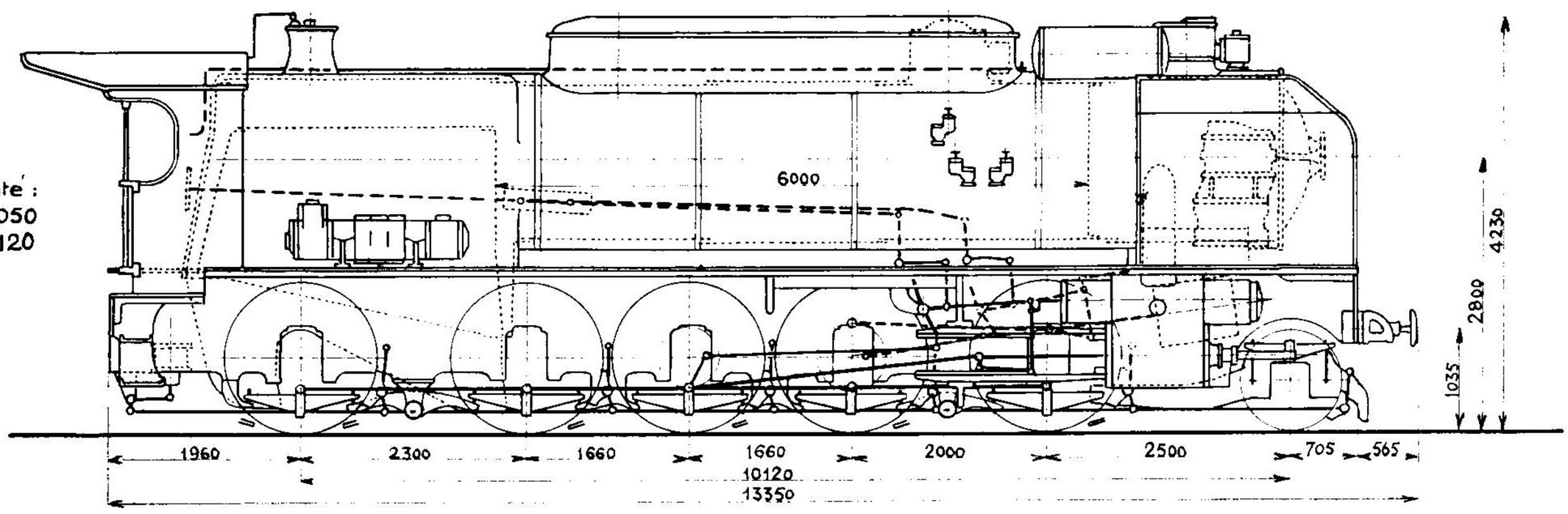
Numéros 5001 à 5022 - 5031 à 5120
Modifications : Echap.t Lemaitre. Circuits de vapeur améliorés.
Distributeurs HP améliorés (type 150 B et P) - BP cylindriques.
Dernières reformées : 150-C 58, 80 et 102, en 1958

2.150 - C

1 à 112

Machines transformées : 150-C 2 10 12 14 17 24 26 28 37 39 41 43 45 46 47 49 53 58 59 60 61 62 65 80 81 87 96 97 99 101 102 105 106 112

Modèle représenté :
5031 à 5050
5101 à 5120



Surface de grille : 3,22 m²
Surface de chauffe : 226 et 241 m²
Surface de surchauffe : 62,4 m²
24 éléments Schmidt
Timbre : 17 bars

Diamètres des roues : 1,04 m - 1,55 m
Diamètres des cylindres : HP (ext.) 0,49 m. BP 0,68 m.
Courses des pistons : HP 0,64 m - BP 0,70 m.
Masses. Vide : 92 T. En charge. 101,3 T. d'adhérence. 91 T.
Vitesse en service. 90 km/h

Puissance indiquée : 2400 cv
Distributeurs cylindriques HP et BP de grand volume.
Foyer Belpaire - Echappement Lemaitre. Bissel type Nord.
Larges sections de passage de la vapeur.
Tenders : 22 A. 24 A. 37 A

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion 3 cylindres Surchauffe

CONSTRUCTION

Cail. Fives Lille. Schneider. Batignolles. 1943. 1947

Origine : C de F allemands (DR) série **44**

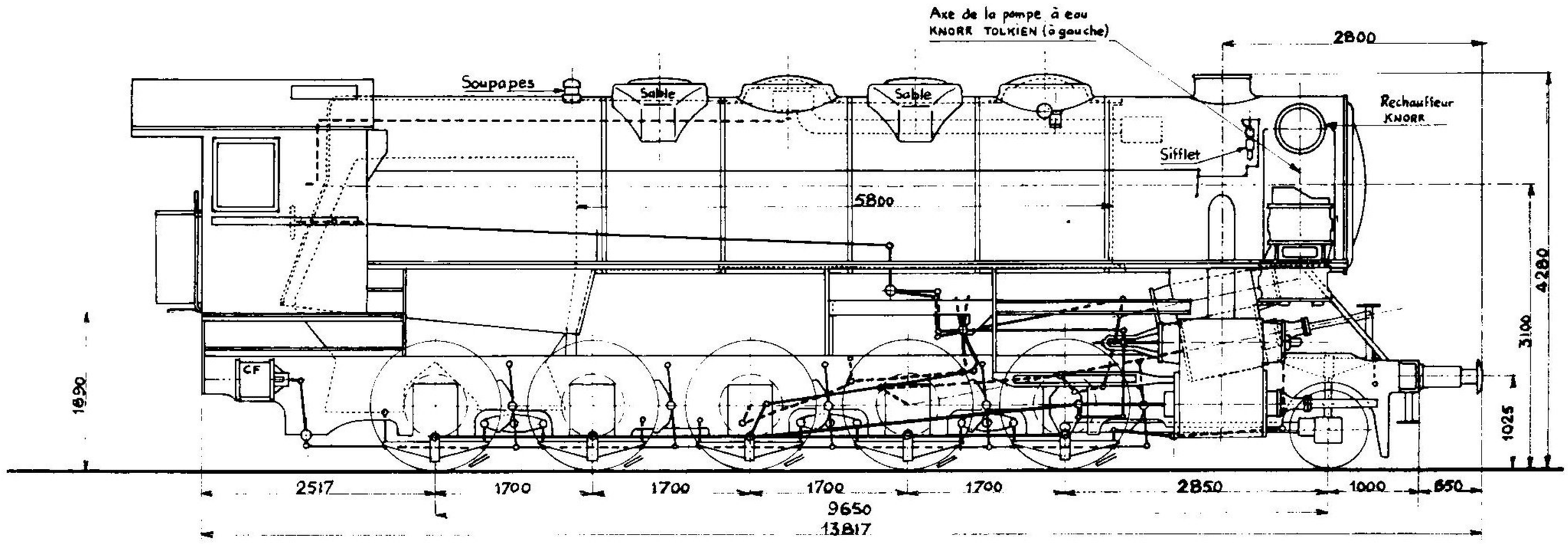
Mises en construction en France par le Reich pendant la guerre et récupérées à la libération. 184 machines à l'EST. 75 au NORD

Renumérotées à partir de 1 dès cession à la SNCF (sauf 13 locos)

Une partie vendue à la Turquie. Reformées en 1960 (Nord) et 1964 (Est)

150 - X

819 à 1995 puis 1 à 226



Surface de grille 4,54 m²	Roues 85 cm 140 cm	Alimentation 1 injecteur STRUBE. et 1 pompe alimentaire KNORR TOLKIEN. Quelques ACFI	Bogie bissel KRAUSS HELMOLTZ
Surface de chauffe 238 m²	Poids. Vide 100 T Charge 110 T. Adherent 95 T	Eclairage electrique. Chauffage à vapeur	Frein à air KNORR. Pompe W.
Surface de surchauffe 100 m²	3 cylindres Diamètre 55 cm. Course 66 cm	3 distributions WALSCHAERTS independantes	Soupapes ACKERMANN. Conduite à D.
43 éléments SCHMIDT	Effort maxi 34 T. Puissance au crochet 2000 cv	Distributeurs NICOLAÏ	Chassis en barres
Timbre 16 hpz	Vitesse maxi 80 Km h		Tenders 34 X

dessins de J. Gillot

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion 2 cylindres Surchauffe

CONSTRUCTION

I.P. Française (38). Autriche (3). SKODA (1). 1942.45

Origine : C. de F Allemands (D.R). série **52**

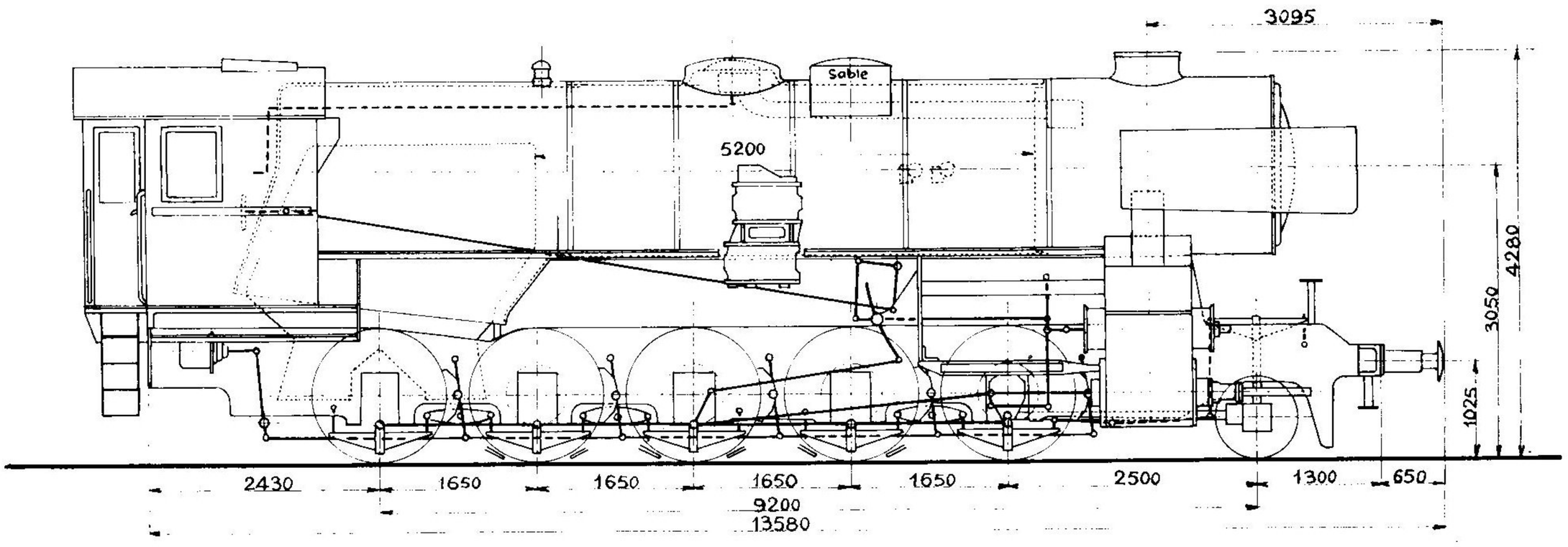
7559 locomotives construites pour le Reich, pendant la guerre, dans les pays occupés. 42 machines récupérées par la SNCF, dont 17 en construction à la SACM, inventoriées et numérotées 1 à 17

Locomotives de guerre type KDL 1

Reformées pour 1957

1 - 150 - Y

123 à 7604. et 1 à 17



Surface de grille : 3,90 m²	Roues : 85 cm. 140 cm.	Distribution WALSCHAERTS. Tiroirs cylindriques NICOLAÏ
Surface de chauffe : 177,6 m²	2 cylindres. Diamètre : 60 cm. Course : 66 cm	Frein KNORR (pompe NIELEBOCK) - Eclairage electrique
Surface de surchauffe : 63,7 m²	Poids. vide : 78 T. Charge : 87 T. Adherent : 77 T.	Soupape ACKERMANN. Bogie-bissel KRAUSS. HELMOLTZ.
35 elements SCHMIDT	Effort maxi theorique : 27 T. Vitesse : 80 kmh.	**Tenders : 32 Y** (caisse semi cylindrique). **30 Y (S)**
Timbre : 16 hpz	Alimentation : 2 injecteurs ZCV 10	

Note : la 150 Y 1993 avait un tender à condensation (13 D 1993)

LOCOMOTIVES A MARCHANDISES

Simple expansion 2 cylindres Surchauffe

CONSTRUCTION

Industrie privée europeenne. 1938 à 1943

Origine : C de F Allemands (DR) série **50**

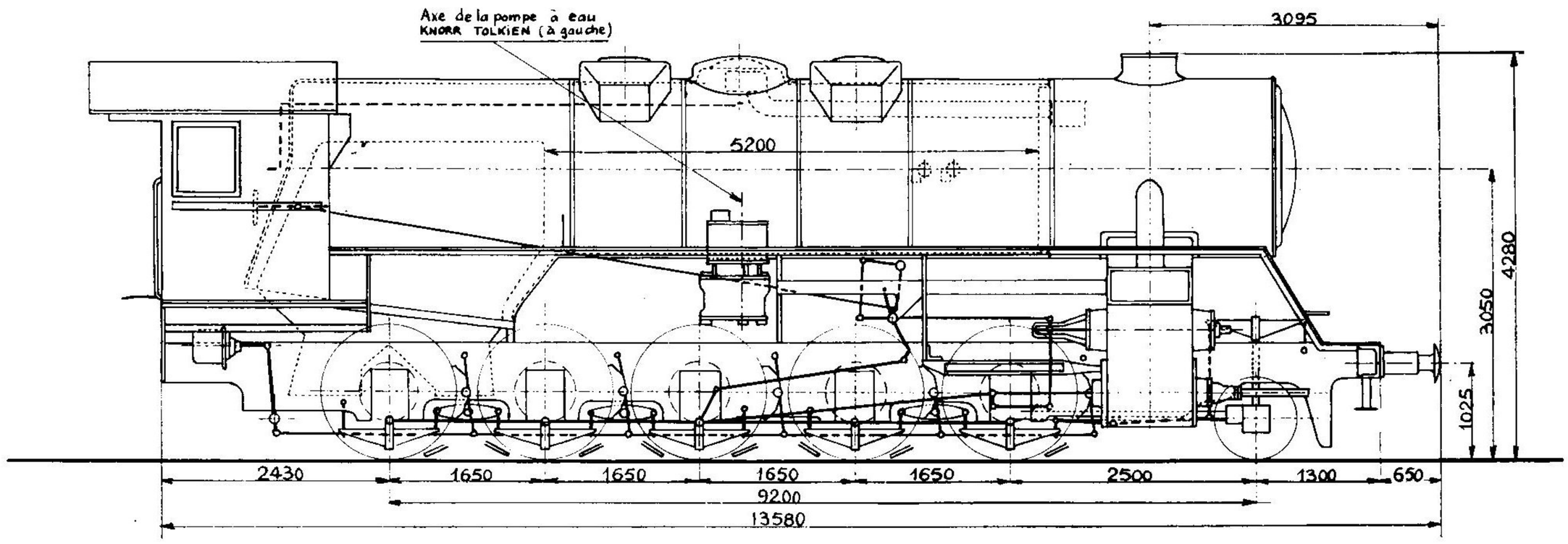
Locomotives mises en construction par les allemonds pendant la guerre, et, récupérées a la libération. Analogues aux 52 (150-Y)

33 locomotives, toutes affectées à SNCF **1**. Radiées en 1956

N'ont pas été inventoriées à la SNCF.

1. 150 - Z

11 à 3137



Surface de grille : 3,90 m²
Surface de chauffe : 177,6 m²
Surface de surchauffe : 63,7 m²
35 éléments SCHMIDT
Timbre 16 kg/cm²

Roues : 85 cm. 140 cm
2 cylindres. Diamètre 60 cm. — Course 66 cm
Poids. Vide 78,6 T. Chargé 87 T. Adhérent 75 T.
Effort maxi théor. 27 T. Vitesse maxi 80 km/h.
Alimentation : 1 injecteur STRUBE. Pompe KNORR TOLKIEN

Distribution WALSCHAERTS. Tiroirs cylindriques NICOLAÏ. Graisseur BOSCH
Frein à air comprimé KNORR (pompe NIELEBOCK). Eclairage electrique
à l'avant : bogie bissel KRAUSS HELMOLTZ. Cabine ouverte.
Tenders : 25 Z 1264 (1 tender) - 26 Z (32 tenders)

dessins de J. Gillot

LES LOCOMOTIVES DECAPOD DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Etat numérique :

Origines		Numerotage d'origine	Années de construction	Nombre total d'engins	Numerotage SNCF	Variations des effectifs mars 1939	Juillet 1941	Janvier 1948	Juillet 1951	Janvier 1957	Janvier 1962	Janvier 1966	Dernière réformée
Constructions aux soins des anciens réseaux	AL	G 11 5501 à 5547	1905/10	47	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Po	6001 à 6070	1910/13	70	4. 150 A	70	69	57	23	1 (Util. sp.)	1 (us)	1 (us)	A 54
	Nord	5001 à 5022. 5031 à 5120	1912/29	112	2. 150 A 2. 150 C	112 —	112 —	84 23	73 34	— 34	— —	— —	
	Est	Série XIII 150 001 à 150 195	1924/30	195	1. 150 E	195	195	192	200	199	1	—	E 173 . 1963
	Etat	150 001 à 150 010	1930/31	10	3. 150 A	10	10	8	(radiées	à SNCF. Est.)			
	Nord	5.1201 à 5.1230	1933/35	30	2. 150 B	30	30	30	30	30	1	—	B 12 . 1962
SNCF		(Suite des 150 B Nord)	1939/47	115	150 P Est Nord	— —	— 22	— 88	— 113	— 110	45 62	14 26	3 au 1/6/67
Chemins de fer allemands — Armistice 1918 et ex. AL	Prusse G 12	Est. 5015	1917	1	1. 150 A	1	1	—	—	—	—	—	
	Prusse G 12⁴	Est et AL 5546 à 5562	1915/17	17	1. 150 B	17	Allem.	16	16	—	—	—	
	Prusse G 12	Est et AL 5563 à 5689	1917/20	127	1. 150 C	127	Allem.	118	17	9	—	—	
	Saxe XIII h	Est 5201 à 5206	1917	6	1. 150 D	6	6	6	6	—	—	—	
		Prusse G 12, puis DR 58	1917/20	9	1. 150 C	—	—	9	9	—	—	—	
Armistice 1945		DR 44	1943/47 (SNCF)	239	150 X Est Nord	— —	— —	164 75	189 50	152 13	13 —	— —	
Furent construites par l'Industrie française : 226 DR 44 et 17 DR 52		DR 52	1942 45	42	150 Y Est	—	—	42	42	—	—	—	
		DR 50	1938 43	33	150 Z Est	—	—	33	33	—	—	—	
				1053	Sont restées hors inventaire SNCF (nos DR conservés) les 150 C et 150 Z. 13 150 X. 25 150 Y								

La SNCF incorpora à son parc les engins fabriqués dans les usines françaises, tandis que les engins « récupérés », bien qu'ayant reçu des numéros de séries SNCF (150 X, Y ou Z), mais tout en conservant les numéros d'ordre dans les séries DR (44, 52 ou 50) ne figurèrent jamais à l'inventaire de la SNCF (furent dans ce cas 13 série 44 sur 239, 25 série 52 sur 42, et les 33 série 50). Toutes ces machines, dont la vitesse était limitée à 80 km/h, assurèrent un excellent service, non seulement de marchandises, mais à l'occasion de trains express sur lignes à profil difficile. Les 52 (150 Y) et les 50 (150 Z) ne quittèrent jamais l'Alsace, mais les 44 (150 X) circulèrent sur le Nord et l'Est.

A noter qu'en 1945 la SNCF récupéra également 9 Décapod prussiennes, série G 12, qui vinrent accroître le parc de 127 machines que l'Est possédait déjà depuis 1918.

L'électrification s'étant étendue d'abord aux lignes à fort trafic marchandises (l'artère Nord-Est), les Décapod furent, parmi les locomotives modernes les premières touchées par les retraits de service, sauf les 150 P qui, roulant à 105 km/h, étaient davantage des machines mixtes.

Le parc des Décapod de la SNCF se plaça en nombre, au deuxième rang européen derrière le parc allemand. Il comporta des engins variés, se résumant finalement à 6 types différents seulement : 1° G 11 AL et 6000 PO. 2° 5000 Nord. 3° 150 000 Est, Ouest et machines Armistice 1918. 4° 150 B Nord et 150 P. 5° 150 X. 6° 150 Y et Z. Il fut d'une grande efficacité et tout à fait digne, dans son domaine, de soutenir la comparaison avec le parc des Pacific. Une grande épopée du rail !

Les locomotives 4. 150 A 65 et 150 P 13 sont conservées pour le Musée français du chemin de fer.

J. GILLOT.

1

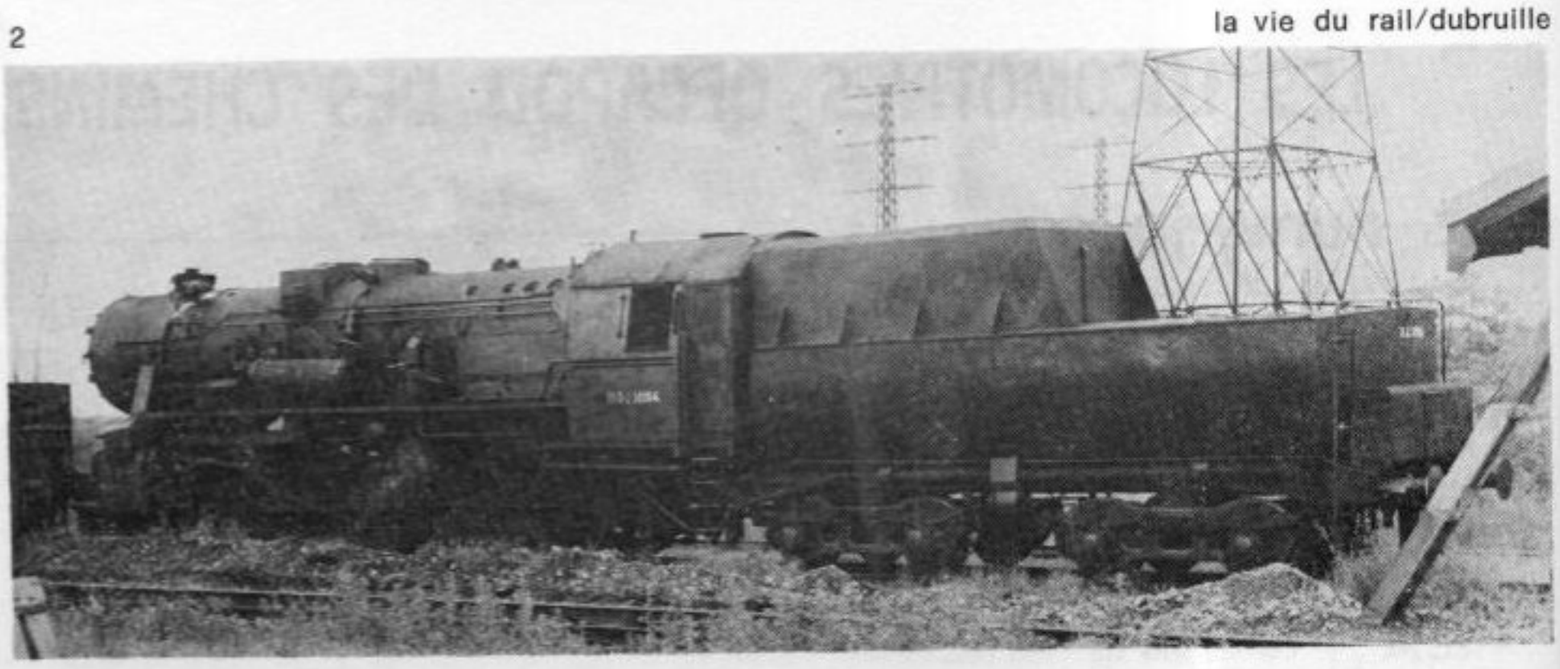
SNCF

1 Locomotive 150. X - 1517 de la région Nord, rénumérotée 2 - 150. X - 1 en 1949.

2 Locomotive 1 - 150. Z - 3094 avec tender 31. X - 3094 au dépôt de Mulhouse (machine équipée d'une cabine fermée). Les 150 Z étaient normalement attelées à des tenders 25. Z ou 26. Z

2

la vie du rail/dubruille



LA PRESSE ETRANGERE

clive lamming

Miniaturbahnen

Le numéro de septembre comporte, selon une excellente pratique de cette revue allemande, un bon nombre d'articles traitant du décor (comme ici la modification d'une gare) et illustrés avec de nombreuses photographies (à quand la couleur ?). Nous avons remarqué un très bon « papier » sur les trucks porteurs de wagons voie normale sur voie étroite avec photos du réel et de la miniature, un très remarquable réseau en HOe et HO.

Eisenbahn-Amateur

Le numéro d'octobre, avec une belle photo couleur d'une rame « Swiss-Express » en I du club de Bâle en couverture, nous rappelle que l'exposition de Bâle, qui durera du 28 octobre au 12 novembre, sera d'une importance internationale et les numéros à venir de cette revue suisse seront passionnants pour les modélistes. Notons une visite chez un collectionneur de plaques de locomotives (les murs de la maison vont s'effondrer !), une description du réseau en I et en O du club de Bâle, et des voitures « Corail » SNCF.

Eisenbahn-Magazin

Un très bon plan d'un réseau en HO pour le numéro d'octobre, avec quelques photographies à l'appui et toujours de belles rétrospectives en vapeur réelle.